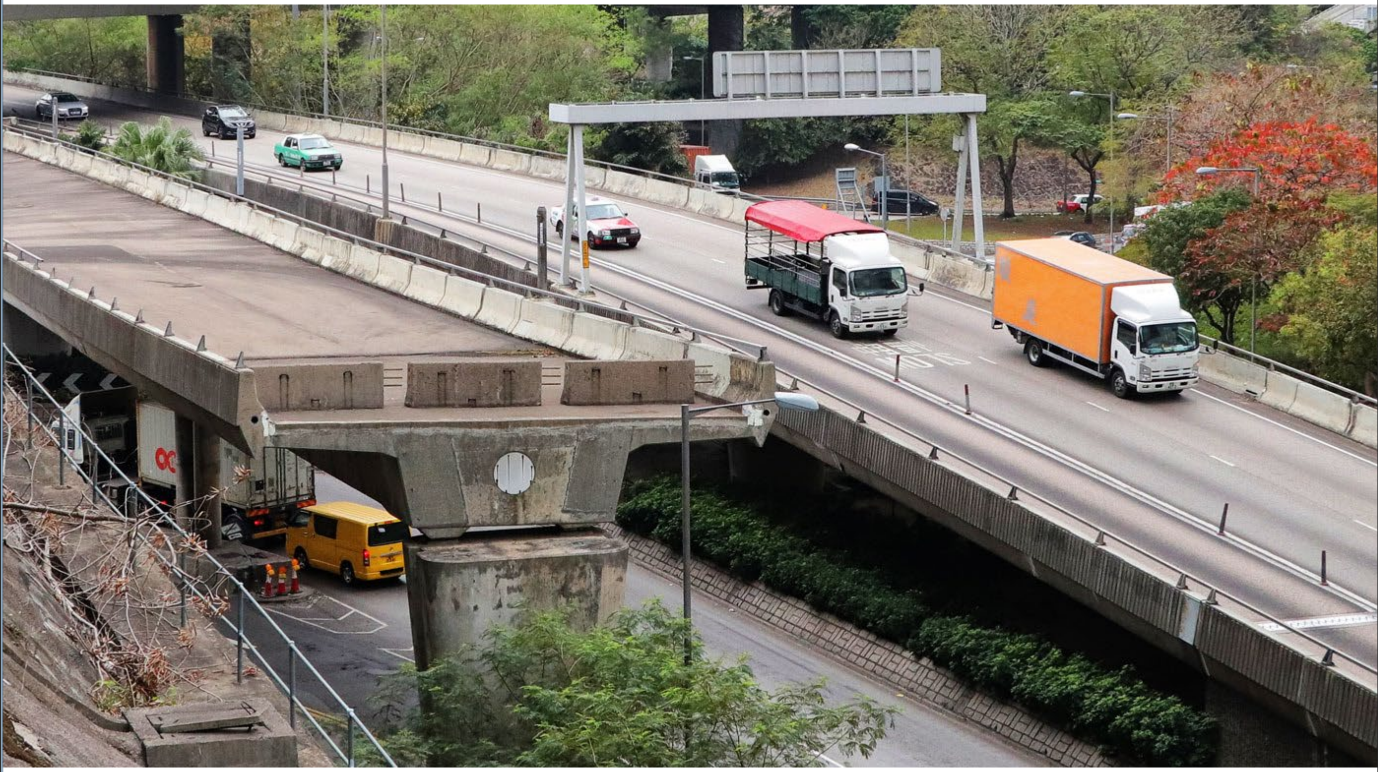
香港申訴專員公署
Office of The Ombudsman, Hong Kong



主動調查報告
Direct Investigation Report

閒置天橋和「斷橋」的問題
The Issue of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere"

報告完成日期：2020 年 3 月 3 日
Completion Date: 3 March 2020

報告公布日期：2020 年 3 月 5 日
Announcement Date: 5 March 2020

目錄

報告摘要

章節		段落
1	引言	
	背景	1.1 - 1.3
	調查範圍	1.4
	調查過程	1.5 - 1.6
2	行車天橋和接駁口的規劃和管理	
	行車天橋的規劃和設計	2.1 - 2.3
	預先建造行車天橋路段和接駁口	2.4 - 2.7
	行車天橋路段和接駁口的管理和保養	2.8 - 2.10
	行車天橋路段和接駁口的清潔和執管工作	2.11 - 2.13
3	閒置行車天橋或接駁口的概況和個案審研	
	閒置行車天橋或接駁口的概況	3.1 - 3.3
	個案審研	3.4 - 3.25
	未有發展計劃的行車天橋路段或接駁口	3.26
	閒置行車天橋路段或接駁口作其他用途的可能性	3.27 - 3.30
4	整體評論及建議	
	整體評論	4.1 - 4.16
	總結	4.17
	本署的建議	4.18
	鳴謝	4.19

附件

關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

閒置天橋和「斷橋」的問題
主動調查報告摘要

引言

政府在推行各項發展計劃時，會根據社區、經濟和民生等需要，制定土地用途及規劃方案，包括興建新的道路網絡或改善現有道路，以配合發展而產生的交通需求。

2. 政府根據整體的道路網絡規劃及落實進程，在建造行車天橋時，或會預留接駁口作將來擴展道路網絡之用，以減低將來推展道路擴建工程項目時對交通的影響。此外，有些發展計劃會分階段進行工程，而預先建造相連的行車天橋路段或接駁口，以便在進行下一階段工程項目時，作接駁至新建路段之用。

3. 一般就道路工程（包括行車天橋）項目而言，運輸署會就初步道路走線及交通方面的影響提供專業意見，而工務部門，例如路政署或土木工程拓展署（「土拓署」），則負責建造工程的技術事宜，並在立項後負責項目的詳細設計及建造工程管理等事宜。

本署調查所得

4. 根據運輸署、路政署和土拓署提供的資料，現時在 13 條位於不同地區的幹路／道路上，有共 29 處閒置的行車天橋路段或接駁口，當中有路段早於 1981 年已建成。而所有事涉的天橋路段或接駁口均閒置逾 10 年，有部分更超過 30 年。有關該些天橋路段或接駁口的詳情，請見**附件**。這情況難免令公眾認為政府當局未有適切規劃和積極推展相關路段的工程，以致該些行車天橋路段或接駁口未能得到充分利用。

5. 綜合而言，本署認為政府在規劃和推展道路工程（包括行車天橋路段或接駁口）時，有以下三項可改善之處：

（一） 設立機制定期檢視各閒置天橋路段或接駁口的交通規劃

6. 政府在建設道路時預先建造相連的行車天橋路段或接駁口，是為了配合將來發展交通網絡的需要。負責將來道路延伸的主責部門理應定期檢視該些閒置路段或接駁口的規劃和發展情況，以免該些路段長時間被閒置忽略。惟當局現時並沒有設立機制去定期審視該些閒置行車天橋路段或接駁口的發展情況。

7. 本署在是次調查中發現，有部分接駁口已經閒置超過 30 年（**附件**第 11 至 13 號的接駁口），該些接駁口的所在地區（如司徒拔道和大潭道）的交通非常繁忙，當區居民應該歡迎政府長遠能夠興建替代道路，以紓緩交通擠塞。但卻沒有資料顯示相關部門過往曾有定期檢視該些接駁口的規劃或最新情況。直至本署展開此主動調查後，運輸署才表示會開始研究相關道路工程的必要性和推展時間，惟周邊地區已經歷數十年以上的變化與發展，現時可能已經錯過利用該些接駁口以發展新道路的黃金時機。

8. 本署認為，政府應定期召開跨部門工作會議，按時審視該些閒置路段或接駁口的交通規劃。若發現該些行車天橋路段或接駁口的規劃與原先的規劃已有所改變，便應及早研究其他可行方案，以免錯失善用該些路段的機會。若有需要，主責部門亦應主動及盡早諮詢當區區議會。

（二） 繼續加強與地區持份者的溝通和及早提出改善方案

9. 政府在推展不同的道路工程項目時，不時會接獲各持分者對工程提出的意見或反對。正如調查報告**第 3 章**所述的**個案（一）**，土拓署和運輸署早於 2006 年已將沙田區的 T4 號主幹路項目刊憲，並於其後多次向沙田區議會交通及運輸委員會闡釋興建 T4 號主幹路的必要性。惟有關道路工程一直受到居民的強烈反對而未能成事，以致事涉行車天橋接駁口閒置至今。

10. 就該個案而言，本署留意到，居民所關注的，多著眼於 T4 號主幹路對周邊景觀和樓價的影響，而忽略了興建該幹路對當區交通的重要性。事實上，市民對於發展交通基建項目需要的認知，或會較政府有所滯後。他們可能會在出現交通擠塞後，才正視發展新道路的必要性。若因部分人的即時關注和反對而暫緩或擱

置建造新的道路，待交通出現擠塞後才考慮再作推展，其時不僅錯失建造道路的先機，亦將相關地區交通擠塞的問題延長十數載。

11. 本署認為，主責當局在推展新道路工程時，應繼續加強向公眾及相關區議會的游說和解釋工作，尤其需強調該些擬建道路對當區交通的重要性，以及延誤興建新道路網絡對當區所帶來的後果和影響。此外，主責當局亦務須針對性地回應持分者的反對意見，及早提出修訂或改善建議和方案，以尋求公眾和區議會支持，盡快興建新道路網絡。

（三） 建立綜合平台以發放各項道路工程的相關資訊

12. 政府的道路工程計劃繁多，而每宗工程所需的營造時間動輒十數年，其規劃亦會因不同因素而需作出變更。然而，現時欠缺一個綜合資訊平台讓公眾可便捷地查閱所有擬建道路的工程規劃、進度及現況等資料；倘若道路工程涉及多個不同的部門，公眾更難以掌握應向哪個部門查詢各項擬建道路之最新資訊。

13. 本署認為，交通基建與市民生活息息相關。為了提高資訊的透明度，政府應考慮建立一個綜合的資訊平台，讓公眾查閱全港各區擬建大型道路工程的相關資訊及最新情況，以了解不同地區的道路工程規劃和進度，並可透過此平台提出意見。在設立新平台後，當局亦應作出宣傳，讓市民知悉有關服務。

14. 本署期望，有關資訊平台能夠協助公眾了解政府的大型道路工程規劃方向和政策，特別是在置業時，可更清晰了解物業附近將會出現的基建設施，並減低日後政府當局推展相關工程時出現爭拗的機會。

總結

15. 本署認為，那些閒置行車天橋路段或接駁口本身並沒有造成太大問題，本署的關注點是，每一個接駁口背後代表的是一條規劃中的道路。一個閒置數十年的接駁口，反映了一條規劃經年的道路仍未能推展，甚至已經錯失了推展的時機，對附近每天飽受交通擠塞之苦的居民而言，只能望「橋」興嘆。本署希望藉著此次主動調查，讓相關的政府部門重新正視一些已閒置多年的道路規劃，

並密切留意該些工程的最新情況，加快推展工程的進度，以紓緩周邊地區交通擠塞的情況。

建議

16. 基於以上所述，申訴專員向土拓署、路政署和運輸署提出以下建議：

(1) 定期召開跨部門工作會議及檢視各閒置天橋路段或接駁口的發展情況，並於有需要時諮詢當區區議會；

(2) 繼續加強與地區人士和區議會的游說工作，針對性回應持分者的反對意見（尤其是反對意見較大的計劃），及早提出修訂或改善建議和方案，以尋求公眾支持推展相關的道路工程計劃；以及

(3) 建立一個綜合的資訊平台，讓公眾查閱全港各區擬建道路的相關工程規劃、進度和最新情況等資訊，並作出宣傳。

申訴專員公署
2020 年 3 月

Executive Summary
Direct Investigation Report

The Issue of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere"

Introduction

The Government's various development plans are invariably coupled with proposals on land use and planning drawn up to match the needs of the local community and the economy, as well as people's daily needs. Such proposals include the building of new road networks or improving existing roads to cater for the traffic demands arising from new developments.

2. In constructing a flyover, the overall road network planning and implementation progress would be taken into consideration. Stub ends may be reserved on the flyover to facilitate future expansion of the road network and to mitigate the impact on traffic brought about by the expansion works. In addition, where a development project is implemented in stages, adjacent sections of flyovers or stub ends for future extension may also be built in advance to enable connection with a new road during the next stage of the project.

3. Generally speaking, with respect to road works (including the construction of flyovers), the Transport Department ("TD") would provide expert opinion on initial road alignments and impact on traffic, while works departments such as the Highways Department ("HyD") or the Civil Engineering and Development Department ("CEDD") are responsible for the technical aspect of the construction. Once a construction proposal is confirmed, the works departments would take charge of its detailed design and the management of the construction.

Our Findings

4. According to the information provided by TD, HyD and CEDD, there are currently 29 idle flyover sections or stub ends on 13 distributors/roads in different districts, and one of them was completed in as early as 1981. All of those road sections and stub ends have been left idle for over ten years, with some over 30 years. Details of those flyover sections and stub ends are at **Annex**. This would give an impression

that the Government has not taken proactive steps in planning and developing those road sections, resulting in those flyover sections and stub ends being under-utilised.

5. In sum, we consider that there are three areas for improvement in the Government's planning and implementation of road works (including the construction of flyover sections and stub ends), as follows.

(I) Establish a Mechanism to Regularly Review the Traffic Planning for All Idle Flyover Sections and Stub Ends

6. Adjacent road sections or stub ends are built in advance during road construction for traffic networks development in future. The Government departments in charge of the future road expansion should regularly review the planning and development of idle road sections or stub ends to avoid them being idle for a long time. Nevertheless, the Government currently has no mechanism to regularly review the status and development of those idle flyover sections or stub ends.

7. In the course of this investigation, we discover that some stub ends (numbers 11 to 13 in **Annex**) have been idle for over 30 years while the traffic in their respective localities (such as Stubbs Road and Tai Tam Road) has become very busy. The local residents should welcome the construction of alternative roads in the long run to relieve the traffic congestion. Yet, the relevant departments have not conducted any regular reviews to assess the planning for and latest status of those stub ends. It was not until this Office has initiated this direct investigation that TD stated its intention to commence a study to examine the necessity and time schedule for implementing the relevant road development. Regrettably, the opportune time to construct new roads from the stub ends might have now been missed because of the changes and developments that the areas surrounding them have undergone over the past several decades.

8. Our view is that the Government should regularly convene joint-departmental meetings to review in a timely manner the traffic planning for idle flyover sections or stub ends. If a plan for a certain flyover section or stub end is changed, the Government should promptly explore other feasible options lest it would miss the best time to put the road section concerned to optimal use. Where warranted, the department in-charge should consult the local District Council ("DC").

(II) Continue to Strengthen Communication with Local Stakeholders and Put Forward Improvement Proposals Early

9. The Government often receives views or objections from different stakeholders when implementing various road work projects. Take **Case 1** (in **Chapter 3** of the investigation report) as an example. As early as 2006, CEDD and TD had already gazetted the construction of Trunk Road T4 ("T4") in Sha Tin, and then repeatedly expounded the necessity of its construction to the Traffic and Transport Committee under the Sha Tin District Council. Nevertheless, the T4 project is yet to materialise in the face of strong objections from the residents. To date, the stub ends concerned are still idling.

10. Regarding the above case, we notice that residents' concerns mainly focused on the impacts of T4 on the scenery of the surrounding areas and property prices. The importance of the trunk road to local traffic just went unheeded. In fact, the public may be slower than the Government in recognising the need for developing traffic infrastructure, and probably would not face squarely the necessity for constructing new roads until traffic congestion occurs. If construction of a new road is delayed or even shelved due to the concerns and objections raised by some people, pending reconsideration when traffic congestion occurs, then the best time for its construction may have been missed. Traffic congestion in the district concerned would only prolong for decades or longer.

11. This Office considers that when launching new road works, the department in-charge should step up its lobbying efforts and explain to the residents and the DC concerned, emphasising in particular the importance of the proposed road(s) to local traffic as well as the consequences and impacts of delaying construction of the new road network. Besides, the department in-charge should respond specifically to the objections raised by the stakeholders and make recommendations and proposals for improvement or revision promptly in order to gain the support of the residents and the DC for constructing the new road network as soon as possible.

(III) Set up an Integrated Platform for Dissemination of Information on All Road Works

12. The numerous road work projects being carried out by the Government often take more than ten years to complete and their planning may undergo modifications for different reasons. However, there lacks an integrated platform for the public to easily

check such information as the planning, progress and current status of all proposed road works. When a road works is a joint-department endeavour, it is even more difficult for the public to know which department they should turn to for the latest information.

13. Traffic infrastructure is closely related to our daily life. To enhance transparency of information, the Government should consider setting up an integrated information platform to facilitate public enquiry of the latest information and status of the various major road works proposed for different districts, so that the public can better understand the planning and progress of the proposed road works, and provide their views via the platform. The Government should also publicise the platform upon its setting up.

14. We hope that the information platform can enhance public understanding of the Government's planning direction and policies in respect of major road works. In particular, members of the public can understand the infrastructure to be built in the areas surrounding a property development when they make property purchase decisions. This can also reduce the risk of disputes when the Government implements the relevant road works in the future.

Final Remarks

15. We are of the view that those idle flyover sections or stub ends do not pose any major problem *per se*. Yet, a stub end left idle for decades means that a road that has undergone years of planning is still awaiting construction, and the best time for its construction might simply have been missed, while residents in the vicinity will continue to endure traffic congestion every day. We hope this direct investigation can remind relevant government departments to look seriously again at those road planning that have been put aside for years, monitor their latest progress and expedite their implementation in order to ease the traffic congestion in the surrounding areas.

Recommendations

16. In the light of the above, The Ombudsman makes the following recommendations to CEDD, HyD and TD:

(1) convene joint-departmental meetings regularly to review the development status of all idle flyover sections or stub ends. Where warranted, the local DCs should be consulted;

(2) step up its lobbying efforts with the local residents and the DCs concerned, respond specifically to the objections raised by stakeholders (in particular for those projects with stronger objections), and make recommendations and proposals for improvement or revision promptly in a bid to gain public support for constructing the new road network; and

(3) set up an integrated information platform to facilitate public enquiry of information on the planning, progress and latest status of the proposed road works in various districts, and to publicise the platform.

Office of The Ombudsman
March 2020

1

引言

背景

1.1 政府在推行各項發展計劃時，會根據社區、經濟和民生等需要，制定土地用途及規劃方案，當中包括興建新的道路網絡、或改善現有道路，以配合發展而產生的交通需求。政府根據整體的道路網絡規劃及落實進程，在建造行車天橋時，或會預留接駁口作將來擴展道路網絡之用，以減低將來推展道路擴建工程項目時對交通的影響。此外，有些發展計劃會分階段進行工程，而預先建造相連的行車天橋路段或接駁口，以便在進行下一階段工程項目時，作接駁至新建路段之用。

1.2 然而，本署初步查訊發現，本港有不少已建成的行車天橋或接駁口一直閒置，部分更閒置逾 30 年仍未見有任何發展計劃。這些已建成的「斷橋」及接駁口被廢棄或閒置多年，令人質疑有否浪費珍貴的道路資源，以及當中是否涉及有關部門規劃和行政失當。

1.3 有見及此，申訴專員於 2018 年 7 月 30 日根據《申訴專員條例》第 7(1)(a)(ii)條向土木工程拓展署(「土拓署」)、路政署和運輸署展開主動調查，以審研該些部門就規劃和建造行車天橋路段或接駁口的安排是否適切，以及可予改善之處。

調查範圍

1.4 這項主動調查的審研範圍包括：

- 相關部門就行車天橋路段或接駁口的規劃和建造安排，以及管理是否適切；
- 閒置行車天橋或接駁口作其他用途的可能性；以及

- 可予改善之處。

調查過程

1.5 本署這項主動調查的工作包括：

- 審研相關部門就行車天橋預留接駁口的規劃和管理機制及程序；

- 審研本港閒置行車天橋及接駁口的個案，以了解各個案的規劃、現況和相關工程的推展情況；以及

- 實地視察。

1.6 2019 年 11 月 7 日，本署將調查報告的初稿送交土拓署、路政署和運輸署，請該些部門置評。應該三部門的要求，本署職員於 12 月 17 日與該三部門代表會面，聆聽他們的意見。2020 年 1 月 10 日，本署收到該三部門的綜合書面回覆。經考慮和適度納入他們的意見後，本署於 2020 年 3 月 3 日完成這份報告。

2

行車天橋和接駁口的規劃和管理

行車天橋的規劃和設計

2.1 香港地少人多，而且交通繁忙。在研究落實已規劃的道路網絡時，政府當局會因應地區發展情況，對有關區域的交通作通盤評估，包括在不同時期作短、中及長期的交通需求研究，從而按需要推展相關的道路工程(包括行車天橋)項目，以訂定項目的規模，以及與現有道路網絡的接駁安排，並為配合未來道路網絡發展作部署。負責推展工程項目的工務部門會在項目的規劃階段就相關評估及建議諮詢有關政府部門，以制訂項目的詳細設計和施工安排。

2.2 就推展工務工程項目，相關政策局須首先確立項目的必要性並擬備工程界定書，說明擬議項目的推展理據及工程範圍，並委託工務部門擬備技術可行性說明書。當技術可行性說明書獲發展局批准後，有關項目便正式立項，納入基本工程計劃。一般就道路工程(包括行車天橋)項目而言，運輸署會就初步道路走線及交通方面的影響提供專業意見，並協助相關政策局擬備工程界定書，而工務部門(例如路政署或土拓署)則負責擬備技術可行性說明書，並在立項後負責項目的詳細設計及建造工程管理等事宜。

2.3 在進行行車天橋工程前，工務部門會就擬建行車天橋的走線、連接路、及附屬道路設施等進行諮詢，並根據《道路(工程、使用及補償)條例》為工程及其施工範圍刊憲。在工程完成後，工務部門亦會先徵求相關部門(如運輸署)的同意後，才開放給市民使用。

預先建造行車天橋路段和接駁口

2.4 政府在規劃道路網絡時，或會根據地區發展及交通規劃的需要，在一些行車天橋預留接駁口，以便將來需要擴展時，可推展新的道路工程項目延伸該行車天橋。此外，為配合不同時期的交通需要和減少建造期間為交通帶來的影響，工務部門會諮詢相關部門(如運輸署)的意見，考慮或需要分期推展個別行車天橋項目，並需要在某階段的工程中預留天橋接駁口，以便進行下一階段的工程並減低其建造成本。

2.5 路政署表示，上述在規劃行車天橋工程時預留接駁口作將來道路網絡發展之用的安排，是為了方便將來延伸高架道路時，不用拆卸或改動原有天橋的主要結構，盡量減低對原有天橋上行車的影響，以及確保將來建造新連接行車天橋的可行性。該署認為，有關安排屬未雨綢繆，在外國多個城市在興建交通基建時亦有類似的做法。至於將來政府是否確立推展新道路工程項目以延伸原有行車天橋，須視乎相關規劃發展的需要，亦非由路政署負責決定。

2.6 土拓署和運輸署均認為，預留行車天橋接駁口將有助減低將來開展天橋延伸工程時對交通的影響。若沒有預留接駁口，或會令下一階段工程變得複雜，延長建造時間和增加工程費用。土拓署補充，預留接駁口只是預先修建一段行車天橋，並會於建造主體天橋時一併進行。其工程量增加不多，對整體建造成本影響不大。

2.7 雖然如此，運輸署強調，當工務部門提交運輸基建設施方案時，該署會審閱相關的交通評估及數據，亦會審視不同時期的交通需求。若有關交通工程項目需預先建造行車路段或接駁口，工務部門亦需提交充份的資料和數據以支持其必要性。倘若沒有足夠的理據支持，運輸署將不會同意擬建的行車路段或接駁口。

行車天橋路段和接駁口的管理和保養

2.8 運輸署表示，當道路工程(包括預先建造的行車天橋路段或接駁口)完成後，相關道路會交予該署作交通及運輸方面的管理。該署會負責監察道路的使用情況、行車流量及道路安全等事宜。如有需要，該署亦會聯同其他相關部門，設計和實施局部道路

改善工程和交通管理，以確保有效運用路面和促進道路安全。

2.9 至於道路維修和保養方面，一般會交由路政署負責。該署會就行車天橋(包括預先建造的接駁口)的路面和橋樑結構進行定期檢查。就行車天橋的橋樑結構方面，路政署會安排下列四類不同頻次的檢查：

檢查類別	**檢查範圍**
每六個月的定期檢查	主要以目測方式對橋面設施、主結構及附屬結構進行檢查。
每兩年的綜合定期檢查	主要透過近距離觀察，對橋樑主體結構及附屬構件進行檢查，並會按需要進行詳細測試(例如混凝土敲擊測試)。
每十年的主要定期詳細全面檢查	針對使用超過 30 年的橋樑進行全面檢查，包括移除橋樑的裝飾面板或覆蓋物，視察橋樑的隱蔽部分，以及進行詳細測試，以評定橋樑的狀況。
特別檢查	若發現橋樑有特別問題，或受到嚴重事故(如火警或水浸)影響，便會進行特別檢查，以確定橋樑的承載能力和結構狀況。

2.10 此外，該署亦會視乎行車天橋的類別，安排不同頻次的路面檢查工作[1]。若發現路面有損壞情況，路政署會適時進行維修。除了一般巡查外，該署亦會每半年為各類道路進行詳細檢查，蒐集相關的路面數據，以規劃道路的全面維修工作(如重鋪路面等)。

1 快速公路每天進行一次巡查；主幹道路每星期進行一次巡查；其他道路則每一至三個月進行一次巡查。

行車天橋路段和接駁口的清潔和執管工作

2.11 路政署表示，一般行車天橋的環境衞生事宜，包括日常清掃、清理囤積垃圾和相關的執法工作，由相關的政府部門負責。至於屬快速公路的行車天橋，其日常清潔工作則會由路政署的承辦商負責。若該署接獲舉報或於巡查行車天橋時發現有違法情況，例如非法棄置建築廢物、非法佔用土地或露宿者問題，該署會通知相關執法部門以作跟進。

2.12 根據記錄，在 2015 年至 2019 年，路政署只接獲三宗投訴，指西九龍走廊近欽州街的行車天橋之預留接駁口有非法棄置的建築廢物。該署在接獲報告後已安排承辦商清理。至於其他天橋接駁口的情況則大致良好。

2.13 路政署續指，在建造行車天橋時，已安裝了道路標誌和標記，指示駕駛人士正確使用已開放的路段。此外，該署亦有安裝路邊護欄(如混凝土路壆)圍封預留的接駁口，以免車輛或公眾誤闖。

3

閒置行車天橋或接駁口的概況和個案審研

閒置行車天橋或接駁口的概況

3.1 根據運輸署、路政署和土拓署所提供的資料，現時在 13 條位於不同地區的幹道／道路上，有共 29 處閒置的行車天橋路段或接駁口，當中有路段早於 1981 年已建成。而所有事涉的天橋路段或接駁口均閒置逾 10 年，有部分更超過 30 年。有關該些天橋路段或接駁口的詳情，請見**附件**。

3.2 正如**第 2 章**所述，事涉的天橋路段或接駁口主要是基於地區交通發展的需要，而在規劃時預先建造，以便日後接駁新建或規劃中的道路網絡。雖然有部分路段或接駁口已有發展計劃，但亦有不少地點因不同原因仍維持在規劃階段，而未有進一步和具體的發展時間表，以致它們一直被閒置。

3.3 在綜合和審研各個行車天橋路段或接駁口的資料後，本署留意到，部分天橋路段或接駁口閒置至今的原因，主要是工程推展受地區反對和規劃改變。本報告以下列三宗個案闡述相關情況。

個案審研

個案（一）：連接沙田 T4 號主幹路的接駁口

<u>背景</u>

3.4 早於 1970 年代後期，政府於沙田區內規劃 T4 號主幹路（「T4」），西接青沙公路和城門隧道公路，東接沙田路，以提供一條由西九龍／荃灣往返馬鞍山及西貢的連接道路。為了日後能接駁規劃中的 T4，土拓署於興建沙田路、城門隧道公路和青沙公路時，分別在該些公路預留共四處的接駁口。該些接駁口的詳情見**表一**：

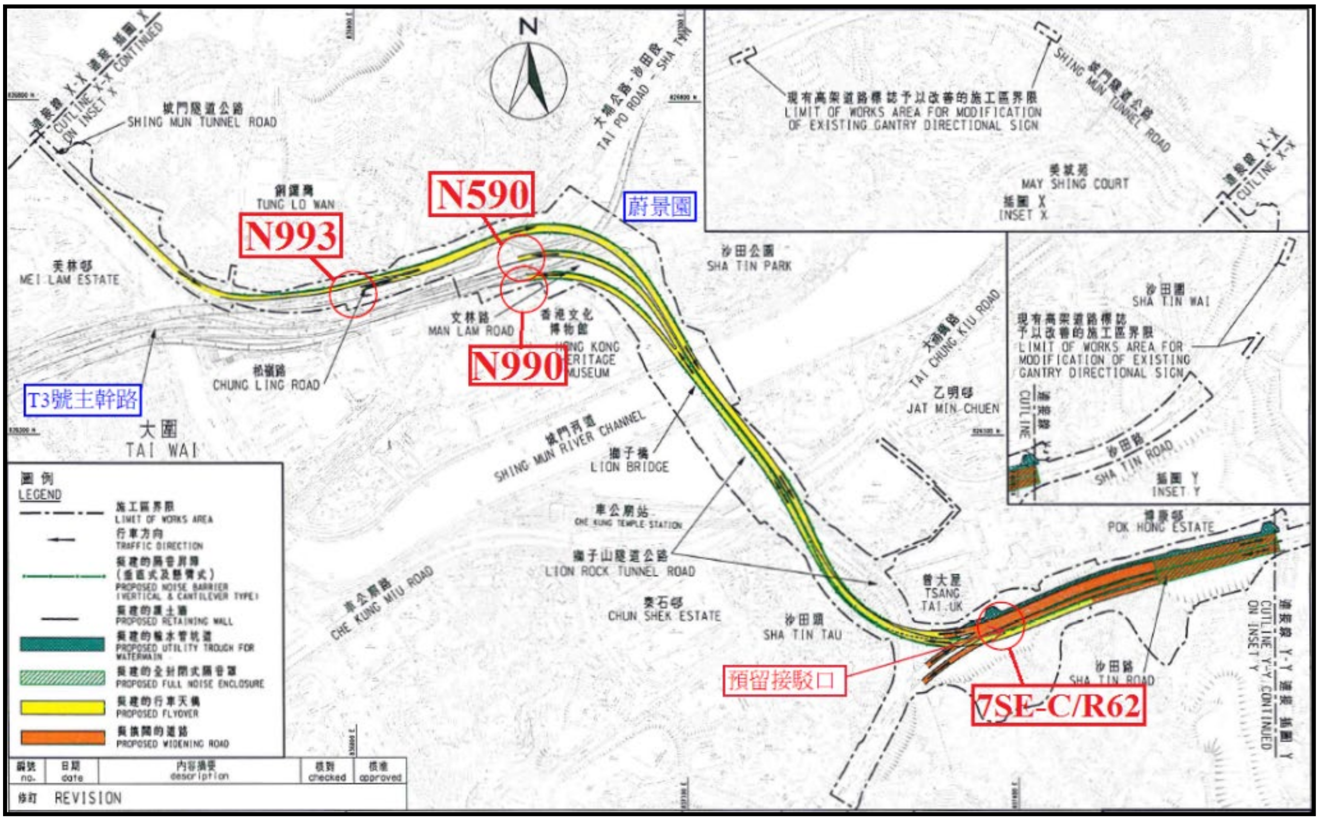
<u>表一：連接沙田 T4 號主幹路的預留接駁口</u>

閒置天橋或接駁口的位置	路政署結構編號	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）
沙田路近曾大屋的預留路道接駁口	7SE-C/R62	拓展署[2]	1984 年（36 年）
城門隧道公路近蔚景園的預留天橋接駁口	N590	拓展署[2]	1990 年（30 年）
沙田青沙公路（即 T3 號主幹路）的預留天橋接駁口	N990 及 N993	土拓署	2008 年（12 年）

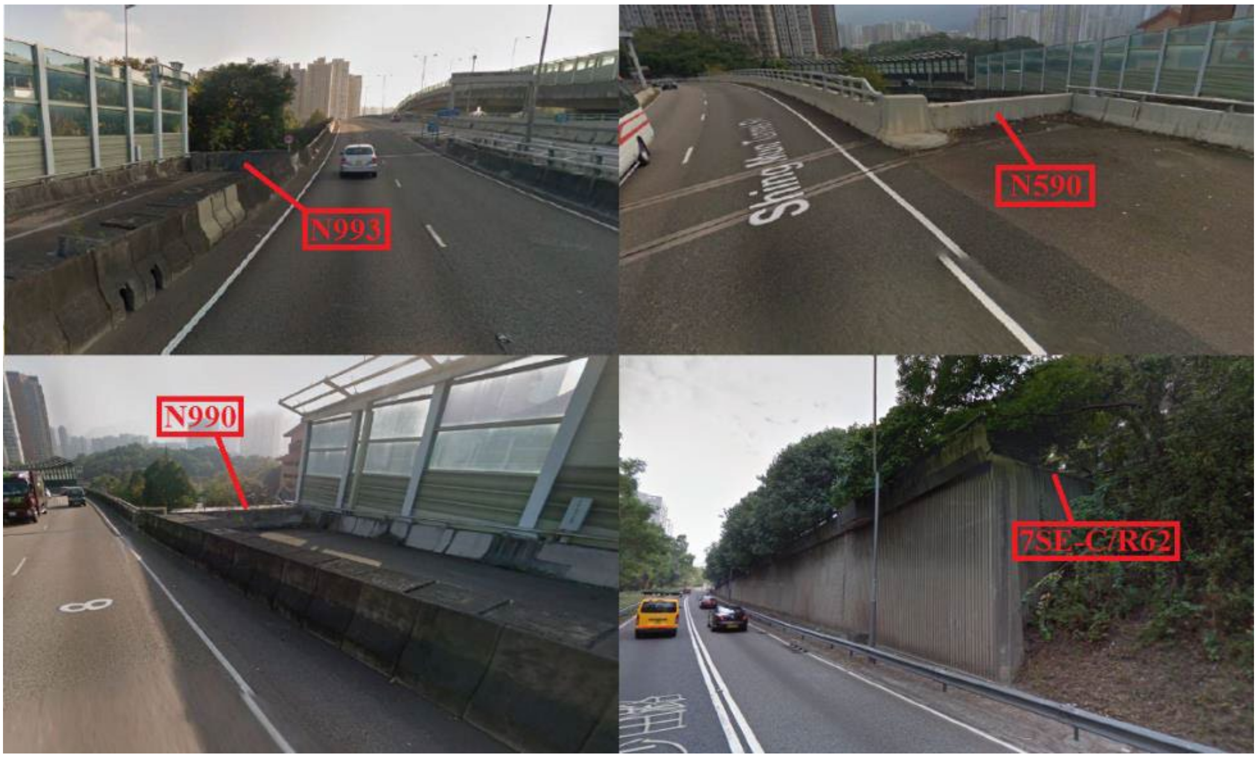
3.5 有關上述接駁口的具體位置和情況，可參照**圖一至三**：

[2] 拓展署於 2004 年與土木工程署合併為土拓署。

圖一：連接沙田 T4 號主幹路的接駁口位置



圖二：連接沙田 T4 號主幹路的接駁口情況



圖三：連接沙田 T4 號主幹路的接駁口情況



工程的規劃和推展過程

3.6 土拓署表示，沙田路、城門隧道公路和青沙公路都是沙田新市鎮規劃道路網絡的一部分。該署在計劃興建該些公路時，已預計該些公路會成為區內主要道路，交通將會非常繁忙。若在興建 T4 時才進行天橋接駁工程，屆時將會造成嚴重及持續的交通擠塞，亦會增加工程的複雜性及建造成本。因此，該署在興建該些公路時，一併預先建造事涉接駁口，以減低未來接駁 T4 工程時所帶來的影響。

3.7 2006 年 10 月，土拓署將 T4 的工程計劃刊憲。刊憲期間，該署接獲約 800 份公眾意見，主要關注工程的必要性、道路走線、土地徵收、以及對環境、樓價和風水的影響。2007 年 5 月，沙田區議會交通及運輸委員會(「沙田交委會」)通過動議要求政府擱置計劃。就此，土拓署決定重新審視工程，並繼續檢視沙田區內的交通情況和檢討該工程的時間表。

3.8 2008 年年底及 2010 年年中，運輸署分別就大埔公路(沙田段)及沙田區主要道路進行了交通評估。結果顯示建造 T4 的需

要仍然存在。2009 年 3 月及 2011 年 2 月，土拓署與運輸署分別將有關評估結果呈交沙田交委會討論。然而，該委員會依然認為沒有迫切性需要去興建 T4，並建議相關部門再作研究，以及押後討論有關項目。

3.9 土拓署強調，該署過去一直有積極推展建造 T4 的計劃。對於有意見指政府當局沒有說明正在規劃興建 T4，並批准在其走線附近興建住宅項目，其後工程遭到居民強烈反對，以致錯失建造 T4 的先機，土拓署並不同意。該署指出，根據相關住宅項目發展商在 2008 年向屋宇署提交的圖則，T4 的走線位置已標示在項目圖則內。而該項目的土地契約內亦有條文提及規劃中的 T4 道路。換言之，該發展商在規劃相關住宅項目時實已知悉 T4 的規劃。屋宇署在批出該住宅項目時，亦曾諮詢土拓署的意見。由於該住宅項目沒有對 T4 的規劃構成影響，故土拓署當時並沒有提出反對意見。至於該發展商有否在其住宅項目的銷售文件中提及 T4 的發展工程，土拓署則表示沒有相關資料。

<u>最新發展</u>

3.10 考慮到 T4 計劃遇到的問題，土拓署亦有檢視其他方案以減輕大埔公路(沙田段)日後可能出現的交通擠塞情況。2011 年至 2018 年期間，該署開展了大埔公路（沙田段）擴闊工程的研究工作，並於 2018 年 7 月開展擴闊工程。2016 年 3 月，該署進行了沙田主要道路交通檢討研究，並檢視了在完成上述大埔公路擴闊工程後建造 T4 的必要性及探討優化方案。結果顯示仍有建造 T4 的需要。

3.11 2018 年 1 月，土拓署在沙田交委會上匯報 T4 經優化後的最新走線及修訂工程的計劃（例如部分路段改以隧道形式興建）。經考慮沙田區的交通情況，沙田交委會同意修訂後的 T4 計劃，並要求盡快展開工程。土拓署亦已於同年六月委託了工程顧問進行勘查研究。

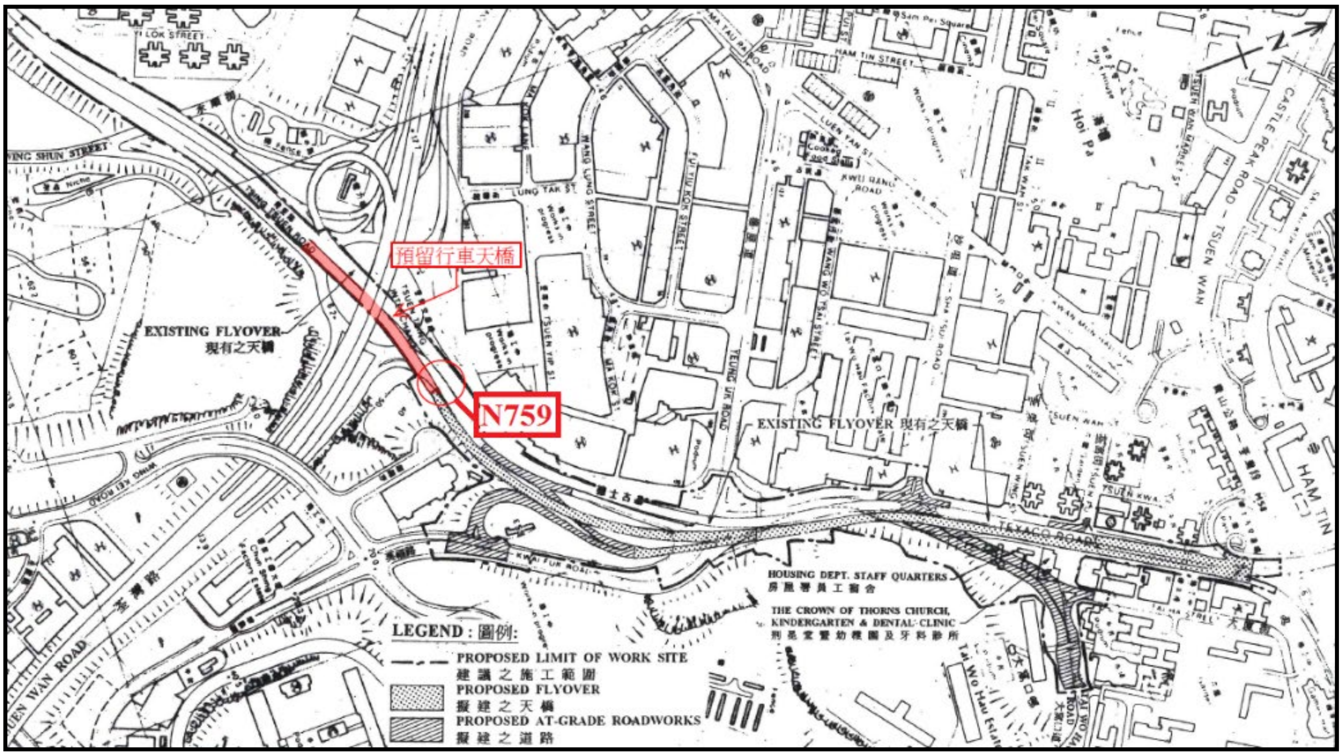
個案（二）：德士古道荃青交匯處的預留天橋路段

<u>背景</u>

3.12 1980 年代，政府就荃灣的交通運輸進行研究，評估當時的德士古道及荃灣繞道（即現時的荃灣路）的交匯處（即現時的荃青交匯處）日後將不足應付荃灣新市鎮及填海區發展所帶來的交通需求。因此，政府當時制定三個階段的改善工程，包括第一階段擴闊德士古道天橋及相關道路（已於 1992 年完成）、第二階段建造荃青交匯處（已於 1995 年完成）和第三階段將青山公路（荃灣段）以南的德士古道天橋改為雙程雙線的分隔車道。而每個階段均為獨立項目，各自按發展需要立項。

3.13 土拓署表示，荃青交匯處一向是區內交通繁忙的地點。因此，前拓展署（**註 2**）在進行第二階段工程時，預先在荃青交匯處青荃路最東北位置建造了一段約 300 米的天橋路段及接駁口（路政署結構編號：N759），以便日後在第三階段工程接駁擬建的南行天橋時，可減低對交通構成的影響和工程成本。該路段於 1995 年完工後，已轉交運輸署管理和路政署保養。有關該路段的具體位置和情況，可參照**圖四至五**：

<u>圖四：德士古道荃青交匯處的預留天橋路段位置</u>



圖五：德士古道荃青交匯處的預留天橋路段的情況



工程的規劃和推展過程

3.14 1999 年，前運輸局經檢討荃灣區的交通流量變化後，認為在九號幹線通車後，重型車輛會改行該幹線，以致德士古道天橋的交通流量不會大幅增長。因此，該局決定擱置第三階段的工程。前拓展署和運輸署在 2000 年 6 月向葵青區議會交通及運輸委員會(「葵青交委會」)，及前拓展署在 2000 年 11 月向荃灣區議會分別匯報有關決定。其後，荃灣區的填海計劃因為《保護海港條例》而被取消，以致該區的交通流量增長較預期低。2002 年 9 月，德士古道第三階段工程從工務計劃中被刪除。

3.15 2010 年至 2014 年期間，荃灣區議會交通及運輸委員會及葵青交委會曾分別要求政府當局考慮擴建德士古道天橋，以及將該段預留的天橋路段連接德士古道地面，以疏導荃灣往青衣的交通和荃青交匯處的擠塞情況。然而，運輸署指德士古道天橋仍能滿足當區的交通需要，故無計劃推行德士古道第三階段工程。

3.16 2016 年 5 月，荃灣交委會再次要求運輸署興建未完成的德士古道天橋。運輸署表示，因應荃灣區內新發展項目相繼落成，該署會收集區內最新的交通流量並進行評估。2016 年 7 月，路政

署亦聘請了顧問就荃灣路和相關路口進行交通檢討。報告顯示，荃青交匯處在未來數年將會出現交通擠塞的情況。

最新發展

3.17 2017 年第四季，路政署就荃灣路和相關路口的交通檢討和改善計劃諮詢了荃灣和葵青區議會。期間，有區議員要求將該預留的天橋路段連接德士古道地面，以紓緩荃青交匯處的交通。其後，運輸署委託路政署就建議中的天橋連接工程展開研究工作。因此，路政署已將此預留天橋路段連接工程與荃灣路擴闊工程一併研究，而相關的勘測工作已於 2019 年 5 月展開。

個案（三）：大圍車公廟路行車天橋的接駁口

背景

3.18 根據沙田新市鎮的規劃，政府預計在車公廟路提供一條行車天橋，橫跨車公廟路／紅梅谷路的迴旋處，接駁青沙公路，以改善該路段的交通。

3.19 1997 年，路政署開展八號幹線項目。土拓署則負責該項目其中的沙田嶺隧道及連接道路工程。在該道路工程中，土拓署在大圍車公廟路行車天橋（即青沙公路）名城對出路段預留接駁口（路政署結構編號：S7B 及 S7D），以連接規劃中的車公廟路／紅梅谷路行車天橋。該些接駁口於 2008 年完工時，已交予運輸署管理和路政署保養。有關該接駁口的具體位置和情況，可參照**圖六至七**：

圖六：大圍車公廟路行車天橋接駁口的位置



圖七：大圍車公廟路行車天橋接駁口的情況



工程的規劃和推展過程

3.20 2008 年 5 月，土拓署就車公廟路／紅梅谷路行車天橋的工程計劃諮詢沙田交委會。然而，該委員會考慮到景觀和環境問題，以及八號幹線和 T3 主幹路通車後，車公廟路迴旋處的交通擠塞情況或會得以紓緩，故建議該署再作評估及暫時擱置有關工程。

3.21 因應沙田交委會的建議，土拓署重新審視相關路段的交通情況，並於 2008 年 11 月向該委員會提交文件。結果顯示，車公廟路迴旋處會於 2016 年後出現擠塞，故有必要進行改善工程。然而，沙田交委會對興建天橋仍然有所保留，並通過建議該署進行中期改善措施，以改善迴旋處的行車容量。

3.22 2016 年 3 月，土拓署開展沙田主要道路交通檢討研究。評估結果顯示，車公廟路迴旋處有足夠容量應付現時的交通量，故暫未有興建天橋的需要。

3.23 土拓署表示，該署於 2009 年曾接獲屋宇署的通知，指有私人發展商就該道路工程附近的住宅項目遞交建築圖則以作審批，並徵詢土拓署的意見。土拓署認為，雖然有關圖則並沒有標示擬建的行車天橋，惟沙田交委會已反對相關工程，以致該計劃當時沒有明確的方案及推展時間表，加上該住宅項目亦不會對該天橋構成影響，故土拓署當時沒有提出反對意見，亦沒有要求屋宇署特別告知和提醒發展商有關擬建天橋的計劃。

3.24 然而，土拓署強調，有關該工程的發展計劃，曾在 2007 年 10 月按《環境影響評估條例》向公眾人士展示。該文件亦有顯示高架天橋的擬議走線。而該工程計劃是在 2008 年 5 月被沙田交委會反對，主要是因為工程對附近環境和景觀構成影響，有關住宅項目則是在 2009 年才遞交圖則予屋宇署審批。土拓署認為，沙田交委會反對有關工程計劃與該私人發展住宅項目並無關係。

最新發展

3.25 2018 年 6 月，土拓署開展了修訂後 T4 計劃的勘查研究。該署會在該研究中再評估車公廟路／紅梅谷路行車天橋的需要，以檢討有關工程的推展計劃和時間表。

未有發展計劃的行車天橋路段或接駁口

3.26 除了上述三宗個案外，本署亦留意到，現時有部分天橋路段或接駁口仍未有具體的規劃詳情(見**附件**)。例如**附件**第 11 至 13 號的接駁口。該些接駁口均已建造超過 30 年。運輸署表示，因為年代已久，該署並沒有保存相關天橋接駁口工程的詳細背景資料，但認為上述三個接駁口應為當年預留予接駁擬建道路之用。該署亦表示現時沒有任何興建道路連接該些接駁口的計劃，但若將該些接駁口拆卸或改建，除涉及額外公帑外，工程期間亦會影響附近的交通運作，故現時不宜將它們拆卸。無論如何，運輸署已於 2019 年年初展開研究，以檢視第 11 和 12 號的接駁口用作擴闊其周邊道路的必要性和推展時間，而第 13 號接駁口亦已納入在另一項擬議的主要幹道策略性研究內，再作跟進。

閒置行車天橋路段或接駁口作其他用途的可能性

3.27 此外，對於該些仍未有具體發展計劃的閒置行車天橋或接駁口，本署亦曾向相關部門查詢可否作其他用途。

3.28 運輸署表示，隨著各項發展的進程，原有的土地用途和規劃方案均會受到不同程度的修訂。部分已預留的道路路段或因此未能配合新的方案，而需要修訂、取消或暫時停用。如修訂後的規劃確定有關行車天橋路段不會使用，相關部門和運輸署會考慮修訂或拆除該行車天橋。

3.29 該署續指，有關路段或接駁口位於高架的行車天橋上，與地面有一定的高度差距，亦沒有行人路接駁，故限制了該些地點作其他用途的可能性。

3.30 路政署則表示，正主動研究在快速公路上行車天橋的預留接駁口及相應的橋面範圍種植及護養植物，以進一步美化道路環境。該署強調，有關建議亦需要妥善考慮快速公路的實際交通環境和道路安全等因素。現時，一些預留接駁口的位置已進行綠化，例如附件第 11 項的司徒拔道近山村台的預留接駁口。

4

整體評論及建議

整體評論

4.1 政府在規劃不同發展項目時，有需要因應周邊的發展情況，興建新的道路網絡或改善現有道路，以配合新發展而產生的交通需求。有關道路網絡往往會因應項目發展進度或實際需要而分階段興建。因此，本署認同，政府當局在興建行車天橋或路段時，有需要預先建造或預留接駁口，以減低將來發展新道路網絡的成本和對交通構成的影響。

4.2 根據各部門提供的資料，現時大部分的閒置行車天橋路段或接駁口，均是因應不同道路工程項目的發展需要而預先建造及預留的(見**附件**)。本署明白，道路基建工程的發展和營造非一蹴即就，而該些閒置路段亦沒有對附近交通帶來明顯的影響或問題(見**上文第 2.12 段**)。此外，資料顯示，相關部門亦有定期為該些閒置路段進行保養、維修和清潔(見**上文第 2.9 段**)。然而，該些天橋路段或接駁口均已建成逾十載，當中更有閒置超過 30 年仍未被使用或接駁到其他道路。

4.3 香港的交通擠塞問題嚴重，已是眾所周知的事實。政府當局當初規劃及預留天橋路段和接駁口，目的是為了連接未來興建的新道路網絡，以應付因城市持續發展而產生的交通需求。隨著已規劃的新道路因應城市發展需要而落實，相關的天橋路段和接駁口理應不會長期閒置。

4.4 可惜的是，當市民每日仍飽受交通擠塞的困擾時，某些預先建造的天橋路段和接駁口仍然閒置，部分甚至未有任何具體的發展計劃。這情況難免令公眾認為政府當局未有適切規劃和積極推展相關路段的工程，以致該些行車天橋路段或接駁口未能得到充分利用，亦無助解決交通擠塞的問題。

4.5 綜合而言，本署認為政府當局在規劃和推展道路工程（包括行車天橋路段或接駁口）時，有以下三項可改善之處：

（一）設立機制定期檢視各閒置天橋路段或接駁口的交通規劃

4.6 政府當局在建設道路時預先建造相連的行車天橋路段或接駁口，是為了配合將來發展交通網絡的需要。負責將來道路延伸的主責部門理應定期檢視該些閒置路段或接駁口的規劃和發展情況，以免該些路段長時間被閒置忽略。惟當局現時並沒有設立機制去定期審視該些閒置行車天橋路段或接駁口的相關規劃及周邊地區和連接道路的發展情況。

4.7 正如上文**第 3.26 段**所述，**附件**第 11 至 13 號的接駁口均已經閒置超過 30 年。現時該些接駁口的所在地區（如司徒拔道和大潭道）的交通亦很繁忙，不時出現交通擠塞的問題。當區居民應該歡迎政府當局長遠能夠興建替代道路，以紓緩交通擠塞。然而，沒有資料顯示相關部門過往曾有定期檢視該些接駁口的規劃或最新情況。直至本署展開此主動調查後，運輸署才表示會於 2019 年開始研究相關道路工程的必要性和推展時間。

4.8 事實上，上述接駁口的周邊環境在過去 30 年來已經出現不同程度的變化和發展。即使政府當局現時有意在該些地區規劃或興建新的道路，恐怕亦會受制於周邊環境的因素。負責考慮擴展道路需要的部門可能已經錯過利用該些接駁口以發展新道路的黃金時機，最終或會一籌莫展，令該些接駁口淪為真正的「斷橋」。這不但有違當初預留該些接駁口的原意，而被該些天橋路段或接駁口所佔用的土地亦難以釋放作其他用途，因而浪費珍貴的道路和土地資源。

4.9 道路基建發展往往需時十數載，而發展規劃亦可能因種種因素而需作出改變。正因如此，本署認為，政府當局應定期召開跨部門工作會議，按時（例如每隔 3 至 5 年）審視該些閒置路段或接駁口的交通規劃。若審視後發現該些行車天橋路段或接駁口的規劃與原先的規劃已有所改變，便應及早研究其他可行方案（例如改變走線），以免錯失善用該些路段的機會。若有需要，主責部門亦應主動及盡早諮詢當區區議會，集思廣益，讓公眾共同探討如何善用該些閒置路段或接駁口。

（二） 繼續加強與地區持份者的溝通和及早提出改善方案

4.10 政府在推展不同的道路工程項目時，不時會接獲各持分者對工程提出的意見或反對。正如調查報告**第 3 章**所述的**個案(一)**，土拓署和運輸署早於 2006 年已將 T4 項目刊憲，並於其後多次向沙田交委會闡釋興建 T4 的必要性，以及在不同時期就區內的交通進行評估，作為支持興建 T4 的理據（見**上文第 3.6 至 3.8 段**）。雖然相關部門一直按機制盡力推展該項工程，惟有關道路工程一直受到居民的強烈反對而未能成事，以致事涉行車天橋接駁口閒置至今。

4.11 就上述個案而言，本署留意到，居民所關注的，多著眼於 T4 號主幹路對周邊景觀和樓價的影響，而忽略了興建 T4 對當區交通的重要性。事實上，市民對於發展交通基建項目需要的認知，或會較政府當局有所滯後。他們可能會在出現交通擠塞的問題後，才正視發展新道路的必要性。需知道，交通基建的規劃和建造需時，而所涉及的是整個區份居民的利益。若因部分人的即時關注和反對而暫緩或擱置建造新的道路，待交通出現擠塞後才考慮再作推展，其時不僅錯失建造道路的先機，亦無可避免地將相關地區交通擠塞的問題延長十數載。

4.12 本署認為，主責當局在推展新道路工程時，應繼續加強向公眾及相關區議會進行游說和解釋的工作，尤其需強調該些擬建道路對當區交通的重要性，以及延誤興建新道路網絡對當區所帶來的後果和影響。此外，主責當局亦務須針對性地回應持分者的反對意見，及早提出修訂或改善建議和方案，以尋求公眾和區議會支持，盡快興建新道路網絡。正如**個案(一)**，當土拓署向沙田交委會提交了 T4 的最新走線及修訂工程的計劃，以回應地區人士有關工程走線和景觀的關注後，沙田交委會最終便同意展開相關工程（見**上文第 3.11 段**）。

（三） 建立綜合平台以發放各項道路工程的相關資訊

4.13 交通基建與市民生活息息相關。公眾在考慮置業或選擇居住地點時，其中一個重要的考量便是該些地區的交通配套是否足夠，或將來會否有其他道路擴展工程或規劃等。政府的道路工程計劃繁多，而每宗工程所需的營造時間動輒數年，其規劃亦會因不同因素而需作出變更。然而，政府當局現時並未設有綜合的資訊平

台讓公眾可便捷地查閱所有擬建道路的工程規劃、進度及現況等資料；倘若道路工程涉及多個不同的部門，公眾更難以掌握應向哪個部門查詢各項擬建道路之最新資訊。

4.14 為了提高道路工程資訊的透明度，本署認為，政府當局應考慮建立一個綜合的資訊平台，讓公眾查閱全港各區擬建大型道路工程的相關資訊或最新情況。此舉不但有助市民了解不同地區的道路工程規劃和進度，亦可讓市民透過此平台就道路工程規劃提出意見，以便主責部門及早作出研究或考慮，令規劃更能符合公眾的需要和期望，從而令到將來推展相關工程時變得更為順利。在設立新平台後，政府當局亦應作出宣傳，務求讓市民知悉有關服務，並於日後有需要時可作出查閱。

4.15 本署期望，有關資訊平台能夠協助公眾了解政府的大型道路工程規劃方向和政策，特別是在考慮購入物業時，可更清晰了解物業附近將會出現的基建設施，並減低日後政府當局推展相關工程時出現爭拗的機會。

4.16 此外，香港的土地規劃用途經常改變。本署認為，長遠而言，除了將道路工程資訊於綜合資訊平台列出外，政府亦應考慮要求其他政府部門（如地政總署或規劃署等）加入其他周邊的土地規劃和具體用途（如打算興建社區設施、學校或公園等），讓市民可透過「一站式」的平台全面掌握新發展區域的整體規劃。

總結

4.17 本署認為，那些閒置行車天橋路段或接駁口本身並沒有造成太大問題，本署的關注點是，每一個接駁口背後代表的是一條規劃中的道路。一個閒置數十年的接駁口，反映了一條規劃經年的道路仍未能推展，甚至已經錯失了推展的時機，對附近每天飽受交通擠塞之苦的居民而言，只能望「橋」興嘆。本署希望籍著此次主動調查，讓相關的政府部門重新正視一些已閒置多年的道路規劃。本署欣悉，現時大部分的閒置行車天橋路段或接駁口已有發展計劃，或正由相關部門檢視其規劃。本署認為，各主責部門應該密切留意工程的最新情況，加快推展工程的進度，以紓緩周邊地區交通擠塞的情況。

本署的建議

4.18 基於以上所述，申訴專員向土拓署、路政署和運輸署提出以下建議：

(1) 定期召開跨部門工作會議及檢視各閒置天橋路段或接駁口的發展情況，並於有需要時諮詢當區區議會（見**上文第 4.9 段**）；

(2) 繼續加強與地區人士和區議會的游說工作，針對性回應持分者的反對意見（尤其是反對意見較大的計劃），及早提出修訂或改善建議和方案，以尋求公眾支持推展相關的道路工程計劃（見**上文第 4.12 段**）；以及

(3) 建立一個綜合的資訊平台，讓公眾查閱全港各區擬建道路的相關工程規劃、進度和最新情況等資訊，並作出宣傳。（見**上文第 4.14 段**）。

鳴謝

4.19 本署進行調查期間，土拓署、路政署和運輸署全力配合，申訴專員謹此致謝。

申訴專員公署
檔案編號：OMB/DI/426
2020 年 3 月

附 件

附件

運輸署、路政署及土木工程拓展署(「土拓署」)所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
1	西九龍走廊近欽州街的閒置天橋（路政署結構編號：K54）	工務司署 [1]	1988 年建成 1998 年停用（22 年）	● 於 1988 年完工後曾開放使用。其後政府更改附近一帶的土地發展計劃並興建了富昌邨，該行車天橋因而於 1998 年停用，並保留至今。 ● 該位置一帶的現有道路已足夠應付交通需求。運輸署正與路政署商討有關事涉天橋支路的清拆工程以騰空地方作其他用途。	正在規劃	
2a	沙田青沙公路（即 T3 號主幹路）的預留天橋接駁口（路政署結構編號：N990，N993）	土拓署	2008 年（12 年）	● 政府於 1970 年代後期已規劃 T4 號主幹路（「T4」）為沙田區內道路網絡的一部分。該些接駁口均是預留作日後連接 T4 之用。 ● 2006 年，土拓署按照相關法例為 T4 工程計劃刊憲時收到約 800 份公眾意見，主要關注工程的必要性、道路走線，以及對環境景觀、風水和樓價的影響等。2007 年，沙田區議會交通及運輸委員會(「沙田交委會」)動議要求政府擱置計劃，政府遂決定重新審視 T4 號主幹路的計劃。 ● 土拓署在 2016 年展開的沙田主要道路交通檢討研究認為有需要興建 T4。2018 年，土拓署向沙田交委會匯報 T4 的優化方案和推展工程計劃。區議會同意土拓署推行 T4 的工作。土拓署已於同年 6 月委託了工程顧問進行勘查研究。	正進行勘查研究	
2b	沙田路近曾大屋的預留道路接駁口（路政署結構編號：7SE-C/R62）	拓展署 [2]	1984 年（36 年）		正進行勘查研究	
2c	城門隧道公路近蔚景園的預留天橋接駁口（路政署結構編號：N590）	拓展署（註 2）	1990 年（30 年）		正進行勘查研究	

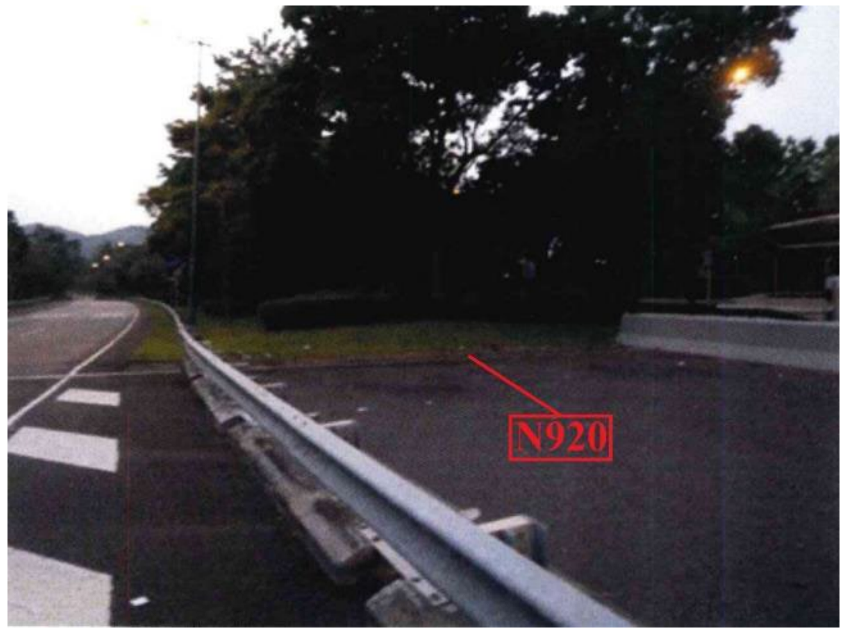
---
[1] 工務司署於 1982 年分拆成不同的執行部門，當中包括路政署。
[2] 拓展署於 2004 年與土木工程署合併為土木工程拓展署。

附件

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
3	德士古道荃青交匯處的「斷橋」（路政署結構編號：N759）	拓展署（註2）	1995年（25年）	● 1980年代，政府計劃分三個階段進行德士古道／荃灣繞道交匯處的改善工程，以應付荃灣新市鎮及日後填海區發展所帶來的交通需求。1992年完成第一階段工程後，政府於1995年完成第二階段工程，建造了荃青交匯處及事涉的「斷橋」。計劃中，該長度約300米的「斷橋」將於第三階段工程時連接擬建的行車天橋及其他道路。而每個階段均為獨立項目，各自按發展需要立項。 ● 其後，荃灣填海計劃因《保護海港條例》而取消了，令當區預計的人口和交通流量之增長均較預期為低，故政府認為暫無迫切交通需要興建新路以連接事涉「斷橋」。 ● 2016年7月，路政署聘請了顧問就荃灣路及相關路口進行交通檢討。報告顯示，荃青交匯處在未來數年將會出現交通擠塞的情況。2017年第四季，路政署就荃灣路和相關路口的交通檢討和改善計劃諮詢了荃灣區議會及葵青區議會。期間，有區議員要求將該預留的天橋路段連接德士古道地面，以紓緩荃青交匯處的交通。其後，運輸署委託路政署就建議中的天橋連接工程展開研究工作。因此，路政署已將此預留天橋路段連接工程與荃灣路擴建工程一併研究，而相關的勘測工作已於2019年5月展開。	正進行勘測工作	

運輸署、路政署及土木工程拓展署(「土拓署」)所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門/機構	完成年份(被閒置的年期)	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
4a	竹篙灣公路(近北大嶼山公路)的預留天橋接駁口 (路政署結構編號:T9C,T9D)	路政署	1997 年 (23 年)	● 該兩個接駁口預留作連接規劃中的 P1 號道路欣澳段(「P1」)的連接路。 ● 為了滿足北大嶼山一帶的預期交通需求,土拓署建議建造一條與北大嶼山公路並行的全新策略性道路 P1 公路。該署計劃就大蠔至欣澳段的 P1 公路開展工程研究,當中包括研究將該兩個接駁口連接 P1 公路及北大嶼山公路的可行性,並會向立法會提交撥款申請。	已有規劃	 
4b	竹篙灣公路(近迪欣湖)的預留天橋接駁口 (路政署結構編號:N920)	路政署	2006 年 (14 年)	● 該接駁口預留作連接規劃中的青衣至大嶼山連接路。 ● 立法會財務委員會於 2018 年 4 月批准進行 11 號幹線可行性研究的撥款申請。路政署已展開 11 號幹線的可行性研究,一併探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路及相關的交通方案。該研究預計於 2020 年完成。	正在進行可行性研究	

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
5	雅翔道行車天橋近西區海底隧道收費亭的接駁口（路政署結構編號：K131）	拓展署（註 2）	約 1998 年（22 年）	● 在西九龍填海計劃下，該接駁口預留作連接將來橫越西區海底隧道（「西隧」）收費亭的行車天橋。 ● 上述擬議橫越西隧收費亭的行車天橋已包括在《西九文化區發展圖則》的說明書內，該圖則並已於 2013 年根據《城市規劃條例》獲得核准。當西九文化區的設施逐步落成後，政府會按實際情況，進一步落實興建連接該接駁口的行車天橋之時間表。	已有規劃	
6	油麻地交匯處行車天橋的接駁口（路政署結構編號：K103, K106）	路政署	約 1998 年（22 年）	● 當年興建西九龍快速公路及有關幹道時，預留了該天橋接駁口以供將來連接中九龍幹線。 ● 路政署已於 2017 年 12 月展開了中九龍幹線的工程；預計工程將於 2025 年完成。	工程進行中	

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
7	城西道行車天橋均益大廈對出的接駁口（路政署結構編號：H199）	負責建造及營運西區海底隧道的私營企業（現時由路政署負責維修）	1997 年（23 年）	● 該接駁口是預留作日後接駁原名為七號幹線（後改名為四號幹線）的堅尼地城至香港仔段公路。 ● 然而，在策劃四號幹線期間，無論在解決因填海所引起的法律問題、就走線方案達致社會共識或克服技術困難等各方面都面對相當大的挑戰。 ● 政府目前未有興建四號幹線堅尼地城至香港仔段的時間表和具體計劃	未有規劃	
8	大圍車公廟路行車天橋名城對出的兩個接駁口（路政署結構編號：S7B，S7D）	土拓署	2008 年（12 年）	● 該兩個並排的接駁口，是在政府興建八號幹線時建造，預留作連接車公廟路／紅梅谷路行車天橋及青沙公路。 ● 然而，2008 年政府就有關工程計劃諮詢沙田交委會時，因景觀及環境等因素，該工程計劃得不到議會支持。 ● 2018 年 6 月，土拓署開展了修訂後 T4 計劃的勘查研究。該署會在該研究中再評估車公廟路／紅梅谷路行車天橋的需要，以檢討有關工程的推展計劃和時間表。	正進行勘查研究	

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
9	港深西部公路（近青磚圍、亦園及福亨村）的數個行車天橋接駁口及一處閒置天橋（路政署結構編號：N964，N965，N969，N970，N970A 及 N971）	路政署	2006 年（14 年）	● 該些接駁口和天橋是預留作接駁洪水橋發展項目的道路及 11 號幹線。 ● 土拓署和規劃署於 2017 年完成洪水橋新發展區規劃和工程研究，並建議沿港深西部公路天橋底興建一條地面通道，並設有高架連接路接駁該公路現有近青磚圍和亦園的接駁口（即 N970、N970A 和 N971）。土拓署會就有關工程進行規劃和申請撥款。 ● 此外，立法會財務委員會於 2018 年 4 月通過將 870TH 號工程計劃「11 號幹線（北大嶼山至元朗）」的可行性研究提升為甲級，以進行該工程計劃的可行性研究及相關的土地勘測工程。路政署已展開相關研究。	正在進行可行性研究	

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
10	太子道東近富豪東方酒店對出的兩條行車天橋（路政署結構編號：K72，K73）	路政署	1989 年建成 2004 年停用（16 年）	● 兩條行車天橋原本連接太子道東和啟德機場客運大樓。啟德機場關閉後，其客運大樓於 2004 年被拆卸，該兩條行車天橋亦變成「斷橋」及需暫時封閉。 ● 高架部分較近東面的行車天橋 K72 已納入「啟德發展計劃—前北面停機坪第 5A 期基礎設施工程」範圍內。該工程已於 2016 年 9 月展開，將來該「斷橋」會獲重新接駁，以配合未來啟德發展區道路網絡的發展。 ● 至於高架部分較近西面的行車天橋 K73 之重接道路工程，則已被納入啟德發展計劃—前北面停機坪第 5B 期基礎設施工程。土拓署會向立法會就該工程項目申請撥款。	已有規劃	
11	司徒拔道山村台對上的接駁口（路政署結構編號：H119）	工務司署（註 1）	1981 年（39 年）	● 根據分區計劃大綱圖及發展大綱圖則，該接駁口附近的一段司徒拔道已預留空間作將來擴闊道路之用。運輸署認為有關接駁口是預留作接駁將來擴闊的道路。 ● 運輸署已於 2019 年年初展開研究，以檢視擴闊司徒拔道的必要性和推展時間。	未有規劃	

附件

運輸署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
關於閒置天橋和「斷橋」的資料之概要

編號	閒置天橋或天橋接駁口的位置	負責建造的部門／機構	完成年份（被閒置的年期）	背景及連接未來道路的計劃	最新進展	現場圖片
12	大坑道大寶閣門外的接駁口 （路政署結構編號：H227）	私人發展商（現時由路政署負責維修）	1984 年 （36 年）	● 根據分區計劃大綱圖及發展大綱圖則，該接駁口附近的一段大坑道已預留空間作將來擴闊道路之用。運輸署認為有關接駁口是預留作接駁將來擴闊的道路。 ● 運輸署已於 2019 年年初展開研究，以檢視擴闊大坑道的必要性和推展時間。	未有規劃	
13	大潭道近紅山廣場的接駁口 （路政署結構編號：H168）	私人發展商（現時由路政署負責維修）	1983 年 （37 年）	運輸署會將 81 號幹線（包括有關接駁口路段）納入「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」內，以研究及檢視其必要性和推展時間。	未有規劃	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
1	Idle flyover near Yen Chow Street on West Kowloon Corridor (HyD Structure No: K54)	Public Works Department ("PWD")[1]	Completed in 1988 Closed in 1998 (22 years)	● Opened to public use in 1988 upon completion. The Government subsequently changed the land development plan in the vicinity and built Fu Cheong Estate. The flyover was thus closed in 1998 but remains in-situ till today. ● Existing roads in the vicinity can cope with the traffic demands. TD is now liaising with HyD to demolish the slip road of the flyover in question so as to release the land for other uses.	Under Planning	
2a	Reserved stub end on Tsing Sha Highway in Sha Tin (*viz* Trunk Road T3) (HyD Structure No: N990, N993)	CEDD	2008 (12 years)	● As early as the late 1970s, the Government already made plans for constructing Trunk Road T4 ("T4") as part of the road network in the Sha Tin district. Those stub ends were reserved for linking with T4 in the future. ● In 2006, CEDD followed relevant legislative requirement to gazette the T4 construction project and received some 800 public views, mainly on the necessity and alignment of the road, and on its impact on the environment, scenery and *fung shui* of the surroundings as well as on property prices. In 2007, the Traffic and Transport Committee under the Sha Tin District Council ("Sha Tin TTC") motioned to shelve the project. The Government subsequently decided to revisit the T4 project. ● The Traffic Review on Major Roads in Sha Tin conducted by CEDD in 2016 found construction of T4 necessary. In 2018, CEDD made a report to the Sha Tin TTC on the enhanced T4 project and its implementation plan. The District Council agreed to the T4 construction. CEDD subsequently appointed a works consultant to conduct investigation study in June that year.	Investigation study in progress	
2b	Reserved stub end near Tsang Tai Uk on Sha Tin Road (HyD Structure No: 7SE-C/R62)	Territory Development Department ("TDD")[2]	1984 (36 years)		Investigation study in progress	
2c	Reserved stub end on Shing Mun Tunnel Road near Scenery Court (HyD Structure No: N590)	TDD (Note 2)	1990 (30 years)		Investigation study in progress	

[1] The Public Works Department was split into several execution departments, including HyD, in 1982.
[2] TDD merged with the Civil Engineering Department to become CEDD in 2004.

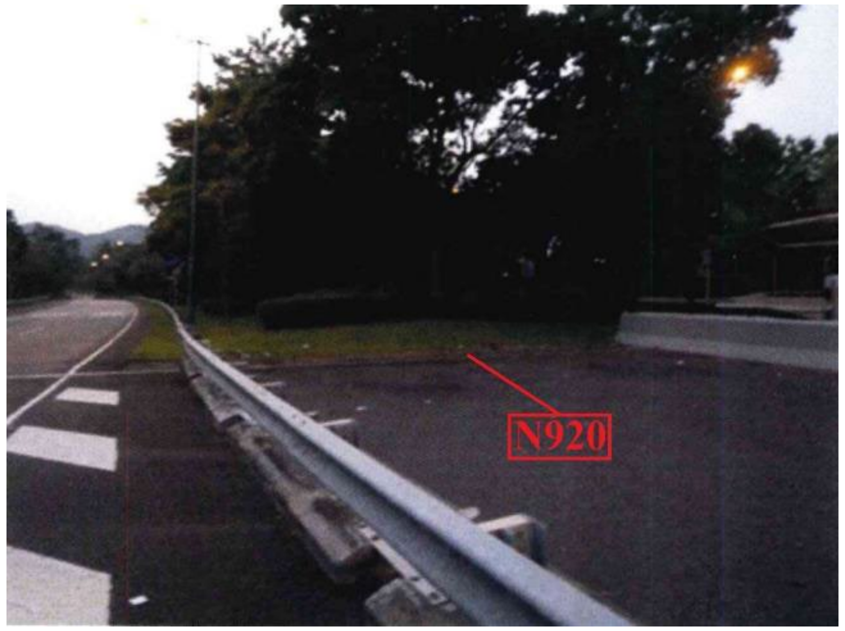
Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
3	The half-finished flyover at Tsuen Tsing Interchange on Texaco Road (HyD Structure No: N759)	TDD (Note 2)	1995 (25 years)	• In the 1980s, the Government drew up a three-stage improvement plan for the interchange at Texaco Road/Tsuen Wan Bypass to meet the traffic demands arising from the development of the Tsuen Wan New Town and the future reclamation area. Following completion of Stage One in 1992, the Government completed in 1995 Stage Two, during which the half-finished flyover in question and Tsuen Tsing Interchange were constructed. That half-finished section, about 300 metres long, was intended for linking with a proposed flyover and other roads during Stage Three. Each stage of the improvement plan is a stand-alone project, established based on its own development needs. • Later on, the Tsuen Wan reclamation project was cancelled owing to the Protection of the Harbour Ordinance, resulting in a lower-than-expected growth in population and traffic flow in the district. The Government, therefore, considered there was no urgency to build new roads to link with the half-finished flyover in question. • In July 2016, HyD engaged a consultant to review the traffic situation on Tsuen Wan Road and the related junctions. The review predicted traffic congestion at the Tsuen Tsing Interchange in the coming years. Then in the fourth quarter of 2017, HyD consulted the Tsuen Wan District Council and Kwai Tsing District Council on the traffic review and improvement plans of the Tsuen Wan Road and the related junctions. During the consultation, some members of the District Councils requested that the reserved flyover section be linked to the ground level of Texaco Road to relieve the traffic at Tsuen Tsing Interchange. TD then commissioned HyD to conduct study on the proposed connection works. Under the circumstance, HyD studied the above proposal alongside the Tsuen Wan Road widening works. Related investigative work already commenced in May 2019.	Investigation in progress	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
4a	Reserved stub end on Penny's Bay Highway (near North Lantau Highway) (HyD Structure No: T9C, T9D)	HyD	1997 (23 years)	● Two stub ends reserved for linking with the Road P1 Sunny Bay Section ("P1") under planning. ● To cater for the anticipated traffic demand around North Lantau, CEDD proposed the construction of Road P1, a completely new strategic road that runs parallel to North Lantau Highway. The Department planned to launch a study on Road P1 (Tai Ho - Sunny Bay) project, which included a study on the feasibility of linking these two connection points to Road P1 and North Lantau Highway. An application for funding would be submitted to the Legislative Council ("LegCo").	Plan already drawn up	
4b	Reserved stub end on Penny's Bay Highway (near Inspiration Lake) (HyD Structure No: N920)	HyD	2006 (14 years)	● The stub end was reserved for linking with the planned Tsing Yi- Lantau Link ("TYLL") . ● In April 2018, the LegCo Finance Committee granted the funding approval for the feasibility study on Route 11. HyD had commenced a feasibility study on Route 11, which also looks into the need of planning for TYLL and related road traffic options. The studies are expected to be completed in 2020.	Feasibility study underway	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
5	Stub end on Nga Cheung Road Flyover (near the toll booths of Western Harbour Crossing) (HyD Structure No: K131)	TDD (Note 2)	Around 1998 (22 years)	● Under the West Kowloon Reclamation project, the stub end was reserved for linking with the future flyover crossing over the toll booths of Western Harbour Crossing ("WHC"). ● The above proposed flyover crossing over the toll booths of WHC had already been included in the West Kowloon Cultural District ("WKCD") Development Plan, which was approved in accordance with the Town Planning Ordinance in 2013. With the gradual completion of the facilities at the WKCD, the Government would, depending on actual circumstances, determine further the timetable regarding the construction of a flyover leading to the stub end.	Plan already drawn up	
6	Stub end on the flyover at Yau Ma Tei Interchange (HyD Structure No: K103, K106)	HyD	Around 1998 (22 years)	● While constructing West Kowloon Highway and the related roads back then, the stub end was reserved for linking with the future Central Kowloon Route. ● HyD already commenced the construction of the Central Kowloon Route in December 2017. It is expected to be completed in 2025.	Under construction	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
7	Stub end on Shing Sai Road Flyover off Kwan Yick Building (HyD Structure No: H199)	The private enterprise which builds and operates WHC (currently under HyD maintenance)	1997 (23 years)	● The stub end was reserved for linking with the Kennedy Town-Aberdeen section of the original Route 7 (later renamed Route 4). ● Nevertheless, planning for Route 4 met arduous challenges in several aspects such as resolving the legal issues arising from reclamation, reaching a consensus on the alignment and overcoming technical difficulties. ● The Government is yet to draw up a specific timetable and plans for construction of the Kennedy Town-Aberdeen section of Route 4.	Pending planning	
8	Two stub ends off Festival City on Che Kung Miu Road Flyover, Tai Wai (HyD Structure No: S7B, S7D)	CEDD	2008 (12 years)	● The two side-by-side stub ends were reserved when Route 8 was under construction for linking with Che Kung Miu Road/Hung Mui Kuk Road Flyover and Tsing Sha Highway. ● However, when the Government consulted the Sha Tin TTC on the project in 2008, it was not supported due to issues such as surrounding scenery and environmental concerns. ● In June 2018, CEDD commenced the investigation study on the revised T4 project. The Department will re-assess the traffic need of Che Kung Miu Road/Hung Mui Kuk Road Flyover in that study, for reviewing the implementation plan and timetable of the relevant works.	Investigation study in progress	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

9	Several stub ends and an idle flyover on Kong Sham Western Highway (near Tsing Chuen Wai, Yick Yuen and Fuk Hang Tsuen) (HyD Structure No: N964, N965, N969, N970, N970A and N971)	HyD	2006 (14 years)	● The stub ends and flyovers were reserved for linking with the roads under the Hung Shui Kiu Development Area Project and Route 11 in the future. ● CEDD and the Planning Department completed in 2017 the planning and engineering study of the Hung Shui Kiu New Development Area, and suggested that a ground access be built beneath and along Kong Sham Western Highway Flyover. An elevated linking road would be built to link with the stub end of the Highway near Tsing Tsuen Wai and Yick Yuen (*viz.* N970, N970A and N971). CEDD would make planning and apply for funding in respect of the project. ● Besides, in April 2018, the LegCo Finance Committee passed a proposal to upgrade the feasibility study of the 870TH works project "Route 11 (North Lantau - Yuen Long)" to Category A in order to conduct a feasibility study on the works project and related site investigation work. HyD has begun the study.	Feasibility study underway	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
10	Two flyovers on Prince Edward Road East off Regal Oriental Hotel (HyD Structure No: K72, K73)	HyD	Completed in 1989 Closed in 2004 (16 years)	● The two flyovers originally served as a link between Prince Edward Road East and the passenger terminal of Kai Tak Airport. Following the closure of the Airport and the subsequent demolition of the terminal in 2004, the two flyovers became idle and were temporarily closed. ● The elevated part of the flyover on the east (i.e. K72) had been included into the Kai Tak Development - Stage 5A Infrastructure Works at the former north apron area, which already commenced in September 2016. The idle flyover will be reconnected to provide support to the future development of the road network in the Kai Tak Development Area. ● The reconnection works of the elevated part of the flyover on the west (i.e. K73) had been included into the Kai Tak Development - Stage 5B Infrastructure Works at the former north apron area. CEDD will apply to LegCo for funding regarding the construction works.	Plan already drawn up	
11	Stub end up Village Terrace on Stubbs Road (HyD Structure No: H119)	PWD (see Note 1)	1981 (39 years)	● According to the outline zoning plans and the outline development plan, a section of Stubbs Road near the stub end has been reserved for future road widening purpose. TD considers that the stub end has been reserved for linking with the widened road in the future. ● TD had commenced a study in early 2019 to examine the necessity of widening Stubbs Road and the implementation schedule.	Pending planning	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
12	Stub end outside Trafalgar Court on Tai Hang Road (HyD Structure No: H227)	Private developer (Currently under HyD maintenance)	1984 (36 years)	● According to the outline zoning plans and the outline development plan, a section of Tai Hang Road near the stub end has been reserved for future road widening purpose. TD considers that the stub end has been reserved for linking with the widened road in the future. ● TD had commenced a study in early 2019 to examine the necessity of widening Tai Hang Road and the implementation schedule.	Pending planning	
13	Stub end near Red Hill Plaza on Tai Tam Road (HyD Structure No: H168)	Private developer (Currently under HyD maintenance)	1983 (37 years)	TD included Trunk Road T81 (including the section of the stub end) into the "Strategic Studies on Railways and Major Roads beyond 2030" to examine the necessity of the project and the implementation schedule.	Pending planning	